HENRI BOURASSA
Directeur du *Devoir*

La Mission Jellicoe

Nouvelle poussée d'impérialisme

Prix : 10 sous

Édition du *Devoir*
1920

HENRI BOURASSA
Directeur du *Devoir*

La Mission Jellicoe

Nouvelle poussée d'impérialisme

Prix : 10 sous

Édition du *Devoir*
1920

Cette brochure est la reproduction intégrale de onze articles parus dans le Devoir, *du* 17 *décembre* 1919 *au* 3 *janvier* 1920. *Elle ne renferme de nouveau qu'un paragraphe sur la* Ligue navale *et quelques notes supplémentaires.*

La Mission Jellicoe

Nouvelle poussée d'impérialisme

Il y a quelques semaines, à propos d'un discours de M. Ewart, j'écrivais qu'avant "d'étrangler" l'amiral Jellicoe, nous étions "disposés à l'entendre" [1]. Fidèle à sa tradition, le *Devoir* a tenu ses lecteurs au courant des faits et gestes de cet important personnage de l'Empire. A plusieurs reprises, et dès avant son arrivée au Canada, M. Héroux, M. Pelletier, M. Bilodeau ont signalé les déclarations les plus topiques de l'amiral et les points saillants de son rapport aux gouvernements d'Australasie. Ils ont également marqué les symptômes de résistance agressive qui se manifestent chez les Anglo-Canadiens contre cette reprise des projets de *navalisme impérial* [2]. Mais jusqu'ici nous nous sommes abstenus de prendre parti dans le débat. C'est l'une de nos excentricités — et non la moindre, dans l'état actuel de la presse et de la société — de réfléchir avant de parler. Il nous paraît qu'avant d'entreprendre d'orienter l'opinion de ses lecteurs, un journal soucieux de ses responsabilités doit étudier à fond toute question sérieuse qui s'impose à l'attention publique, l'envisager sous ses divers aspects, rechercher à la fois les principes qu'elle engage et les conséquences concrètes qui en découlent.

Le moment est arrivé, croyons-nous, d'appliquer ce procédé d'analyse et de synthèse à la mission de lord Jellicoe. Oh ! sans doute, avant de porter un jugement complet sur les projets de réorganisation navale que ce haut fonctionnaire de l'Amirauté anglaise est chargé de faire mûrir, il faudrait attendre le texte de ses rapports officiels aux divers gouvernements coloniaux qu'il *"avise"*. Il faudrait surtout connaître les conclusions qu'il présentera aux autorités navales et politiques de Londres. Mais ceci nous mènerait loin ; et, d'ici là, les gens qui ont tout intérêt à brusquer une solution pourraient bien ne pas faire montre d'un égal scrupule ni attendre, avant d'agir, que tout le monde ait pris connaissance de toutes les pièces du dossier. C'est la tactique traditionnelle des maîtres de l'Empire d'emporter le morceau avant que les *gogos* des colonies, ou des Dominions, ou des "nations-soeurs", aient rien compris à l'opération pratiquée dans leurs chairs vives.

---

[1] *Impérialisme et Nationalisme* — *Devoir* du 27 novembre.

[2] Voir, entre autres, le *Devoir* du 27 octobre, des 10, 19, 22, 28 et 29 novembre, des 1er et 2 décembre.

Toutes les amputations qu'on nous a fait subir depuis vingt ans au profit de "l'unité impériale" ont été précédées, soit d'un coup de matraque étourdissant, soit d'une injec tion anesthésique à forte dose. La contribution à la guerre d'Afrique fut préparée par le parfum des fleurs de pavot distribuées à profusion par Chamberlain aux premiers ministres des colonies dans l'atmosphère émolliente des fêtes jubilaires de 1897. Les projets de contribution navale, avortés au Canada et partiellement réalisés en Australasie, sont sortis de la "panique" créée en 1909 par les constructeurs de navires anglais, associés des Krupp. L'effroyable fauchée opérée dans les rangs de la jeunesse canadienne, de 1914 à 1918, au seul profit de l'impérialisme britannique, a été la résultante directe et prévue des coups d'encensoir et des coups de massue assénés depuis vingt ans, tantôt sur le nez, tantôt sur la nuque de nos "hommes d'Etat" — et aussi des *coups d'argent* opérés ou espérés par les sinistres bonshommes qui dominent la "grande presse" et font l'opinion.

Mise en scène princière — Escrimes de coulisses

Après les désastres et les souffrances de la grande guerre, les autorités impériales ont compris qu'il fallait revenir à la manière douce. Au Canada surtout, où les sacrifices ont été plus grands, proportionnellement, qu'en tout autre pays britannique et les compensations nulles, il était facile de prévoir qu'une sommation mal déguisée, comme celle de Winston Churchill en 1913, risquerait de provoquer de dangereuses résistances. On a donc fait passer le prince charmant avant l'amiral percepteur de contributions navales. L'ampleur et les frais de *montage* de la pièce à amorce suffisent à marquer l'importance de la pièce de fond. Pour qu'on ait ainsi livré le pauvre petit prince aux assauts du snobisme colonial, au risque de l'énerver et de le désarticuler à demeure, il faut que l'enjeu impérial en vaille la peine, ou que les résistances coloniales paraissent formidables.

Que les méfiances soient nombreuses et profondes, de part et d'autres, c'est clair. Eles ne se manifestent pas seulement par des oppositions directes, comme celles de M. Ewart, du *Statesman* (de Toronto), de la *Nation* (d'Ottawa). Elles se trahissent jusque dans les sphères officielles, où les influences impérialistes sont pourtant maîtresses, à Londres comme à Ottawa. A quelques heures d'intervalle, la même attitude d'expectative se dessinait dans les deux capitales. Le 11 décembre, le premier lord de l'Amirauté, M. Walter Long, déclarait que le gouvernement impérial n'a pas encore déterminé sa politique navale ; et le plus autorisé des organes de l'impérialisme traditionnel, le *Morning Post*, approuvait cete déclaration. L'Amirauté, ajoutait-il, doit attendre le rapport de lord Jellicoe avant de formuler sa politique. D'autre part, le 13, une dépêche "spéciale" à la *Gazette* — laquelle, en dépit de ses allures dégingandées de l'heure actuelle, tient encore l'oreille de plusieurs ministres — laissait entendre que la politique navale du gouver-

nement canadien pourrait fort utilement être ajournée à une session ultérieure. "La politique navale permanente de la Grande-Bretagne ne sera énoncée (*formulated*) qu'après la conférence impériale (de 1920). *Le Canada pourrait avec avantage suivre cet exemple* (*Canada might well follow this example*)."

Evidemment, ni l'un ni l'autre des gouvernements — sans parler de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande — n'est pressé de commencer ni d'annoncer au corps électoral dont il relève les sacrifices nouveaux que chacun sera appelé à offrir au dieu-empire. L'un et l'autre, l'anglais surtout, préfèrent de beaucoup discuter et manipuler cela dans le demi-secret d'une conférence impériale, ou mieux encore dans les apartés faciles et commodes des clubs fashionables de Londres et autour des tables à thé des *leaderesses* de la ploutocratie anglaise. C'est là que sont allées plus d'une fois trébucher les vertus faciles de nos farouches démocrates.

C'est donc, en toute vraisemblance, à Londres que nos gouvernants iront chercher les données définitives de leur "politique navale permanente" — et qu'ils se feront *rouler*, selon la tradition bien établie depuis vingt-cinq ans par eux et leurs prédécesseurs. Leur consolation..... relative, et la nôtre, sera qu'après tout il leur arrive ce qui est arrivé aux Français, aux Russes, aux Allemands, à tous ceux qui, depuis un siècle, ont si bien joué, au détriment de leurs patries respectives, dans les mains de l'Angleterre. Qui sait? c'est peut-être une manière de *dévotion* impériale, de prouver à nos dépens que les Anglais sont les maîtres de la diplomatie, de la politique et des finances du monde.

En tout cas, ce qui paraît acquis, c'est que le programme naval de la prochaine conférence sera préparé dans le sens des conclusions de lord Jellicoe. Raison de plus pour essayer de rechercher dès maintenant la nature, l'objet et les conséquences de la mission confiée à ce légat d'empire. Quand le tour sera joué, il sera trop tard. C'est notre apathique insouciance qui a permis, dans le passé, aux manipulateurs de la politique impériale et à leurs complices ou comparses canadiens de nous placer brusquement en face de solutions concrètes impossibles à démêler dans le brouhaha d'une brève discussion parlementaire, embrouillée à dessein par les criailleries et les sophismes de la presse vénale et des organes à la solde des partis. Nous avons été assez échaudés pour n'avoir plus le droit de ne pas nous méfier de toutes les douches froides ou chaudes qui nous viennent de Londres, fussent-elles préalablement attiédies dans le *tepidarium* d'Ottawa.

Pour apprécier à sa juste valeur la politique préconisée par lord Jellicoe et en mesurer les conséquences ultimes, il faut en dégager nettement le *principe* fondamental, les *objectifs* qu'elle vise et les *données* concrètes qu'elle comporte.

Qu'on me permette de procéder à rebours de cet énoncé. Dans les matières qui touchent à la politique, à la politique anglaise surtout, il est plus facile et plus *pratique* de saisir d'abord les faits, puis de remonter aux principes en passant par les objectifs immédiats.

Le partage des charges — Défense du Pacifique

La première question de fait qui se pose, c'est celle du coût de l'organisation navale qu'on veut imposer à l'Empire et de la part respective de dépenses qui ressortira à chacun des pays "autonomes". Pour l'océan Pacifique seul, ou plutôt pour l'établissement naval d'Extrême-Orient (*Far-Eastern Fleet*), lord Jelilcoe estime le coût *annuel* à *cent millions* de piastres, soit, au taux de cinq pour cent, l'intérêt de *deux milliards*. Si la répartition devait se faire en raison du chiffre des populations et des intérêts commerciaux engagés, la part du Canada serait, selon l'amiral, de $12,300,000 par année. Mais, vu l'obligation du Canada de participer à la défense de l'Atlantique, où les colonies australasiennes n'ont aucun intérêt, — retenons cette constatation — lord Jellicoe suggère de répartir ces cent millions de dépenses annuelles entre l'Angleterre (75%), l'Australie (20%) et la Nouvelle-Zélande (5%). Pour l'Inde, il ne peut en être question, dit-il, "car cet empire, qui n'est "pas un Dominion autonome, *est maintenu par la force des armes* et "exige la présence d'une puissante force armée". Cette franche déclaration d'un homme de guerre fait contraste avec les hypocrites homélies des politiciens anglais sur le bonheur qu'éprouvent les Indiens à jouir *librement* des bienfaits de la domination britannique. Mais passons.

La part du Canada, dans la défense du Pacifique, se bornera donc "à établir et à maintenir sur ses côtes occidentales une petite flotte de "croiseurs légers, pour la protection de son commerce dans ces eaux" — c'est-à-dire dans tout l'océan Pacifique, depuis Vancouver jusqu'à Singapour. Par contre, le Canada devra construire et entretenir une flotte de guerre complète — *a naval force* — à l'Est, dans l'océan Atlantique. A quelles fins ? Pour tous les besoins de l'Empire, apparemment ; mais là-dessus nous retrouverons notre amiral lorsque nous rechercherons les objectifs généraux de la politique qu'il préconise [1].

Ce qu'il nous en coûterait pour construire et entretenir cette "petite flotte" sur le Pacifique et cette grosse flotte sur l'Atlantique, lord Jellicoe ne nous l'a pas encore révélé. Il le dira sans doute dans son rapport au gouvernement canadien. D'ores et déjà, on peut être certain que la dépense prévue sera considérable et, si le Canada s'engage dans cette galère, la dépense réelle double, triple, quintuple. On sait ce qu'il en coûte pour établir et maintenir une flotte de guerre. On sait ce que valent, en tout pays et chez nous plus qu'ailleurs, les prévisions budgétaires. Quand il s'agit de budget de guerre et de "contributions impé-

---

[1] Les citations et les chiffres ci-dessus sont empruntés au résumé du rapport présenté par l'amiral Jellicoe au gouvernement australien et publié dans le *Star* (de Montréal), le 4 décembre 1919.

riales" surtout, l'écoeurante mixture de loyalisme exalté et d'effrontées gabegies qui a souillé toute notre administration militaire, nous autorise à prévoir les plus fantastiques écarts entre les prévisions et les réalités.

Qu'on se rappelle les *treize millions* de déboursés d'Etat prévus pour la construction du Transcontinental ; les promesses rassurantes de nos politiciens sur la valeur des garanties offertes à l'Etat par les compagnies du Grand-Tronc et du Canadien-Nord ; et qu'on regarde, après quinze ans, la largeur et la profondeur du gouffre creusé par l'imprévoyance, l'impéritie ou la vénalité des gardiens du trésor public !

Au sortir de la réunion du *Canadian Club* d'Ottawa, où lord Jellicoe a le plus dévoilé ses desseins, M. Bilodeau notait l'ineffable réflexion d'un des badauds cossus qui foisonnent dans ces machines à pistonnage impérialiste : *"After all, it is only a small matter of fifty millions or so."* Négligeons le côté odieux et burlesque de cette mentalité de parvenu accoutumé à faire danser les millions... des autres ; ne retenons que l'incommensurable jocrisserie. Cinquante millions pour l'organisation d'une flotte complète et d'une demi-flotte ? Allons donc ! c'est à peine suffisant pour d'établissement des chantiers maritimes et des cales de radoub. Et l'entretien ? et la réfection ? et l'équipement ? Cinquante millions *par année* serait plus près de la vérité.

Du reste, la question d'argent est, au début surtout, la moins importante en ces matières — bien que ce soit, en apparence, celle qui préoccupe le plus les politiciens partagés entre le désir de travailler au grand oeuvre de la réorganisation de l'Empire et la crainte de faire rouspéter les contribuables. Le gouvernement britannique — tant qu'il sera aux mains des impérialistes — fera aux coloniaux de grosses concessions sur la question argent pourvu qu'ils acceptent le principe de la solidarité impériale. Cette pratique leur a si bien réussi dans le passé ! Qu'ils arrivent à nous faire prendre le doigt dans l'engrenage d'une politique *permanente* de défense navale, ils attendront la prochaine menace de guerre, réelle ou imaginaire, pour tourner la roue. Et alors, vogue la galère ! En avant, les milliards et les conscrits !

Qu'on mesure la distance parcourue de 1899 à 1914,—quinze ans— la différence entre les trois mille Canadiens enrôlés pour la guerre d'Afrique et les cinq cent mille enrégimentés pour la guerre d'Europe, entre les quatre ou cinq millions employés à aider Chamberlain et Cecil Rhodes à spolier les républiques sud-africaines et les deux milliards engloutis dans la croisade pour la civilisation ; alors, on aura une idée *adéquate,* dirait M. Borden, de ce qu'il en coûte de se laisser prendre dans l'engrenage impérial.

Ceci nous amènerait tout naturellement à rechercher l'objectif général de la politique dont lord Jellicoe est chargé de planter les jalons. Mais avant d'y arriver, signalons un autre fait qui nous en rapproche, du reste.

Résurrection des Dreadnoughts

Dans son plan d'organisation de la flotte d'Extrême-Orient, le délégué impérial pourvoit à la construction et à l'entretien de huit dreadnoughts (ou super-dreadnoughts) et de huit croiseurs cuirassés "de type moderne". Il porte le coût d'entretien *annuel* de ces seize vaisseaux (y compris le pourcentage d'amortissement du coût de construction) à *trente-cinq millions par année* ; soit, plus d'un tiers du budget total qu'il veut attribuer à la défense du Pacifique.

Voilà qui va réveiller toute la controverse entre les partisans et les adversaires des gros vaisseaux de combat.

Les fidèles lecteurs du *Devoir* se rappellent peut-être ce que nous leur en avons fait connaître, au temps déjà lointain où le gros de l'opinion se partageait, sans y rien comprendre, entre la marine Laurier et la "contribution" Borden. Qu'on se rassure : nous n'avons pas l'intention de réveiller ces vieux débats. Pas plus aujourd'hui qu'en ce temps-là, du reste, prétendons-nous à la moindre compétence technique en ces matières. Mais puisque nous sommes menacés d'une nouvelle poussée de navalisme impérial, force nous est de rappeler que, parmi les experts les plus haut cotés, il s'en est trouvé plus d'un pour condamner l'efficacité des gros navires de combat dont lord Jellicoe veut faire le noyau principal de sa flotte d'Extrême-Orient et, en toute probabilité, de *notre* flotte de l'Atlantique.

Les leçons de la grande guerre sont venues démontrer, d'abord, que le Canada n'avait pas plus besoin de la marine projetée en 1910 que de la contribution "d'urgence" votée en 1913 ; — ensuite, que les adversaires de la "politique des dreadnoughts" avaient apparemment raison. En dépit des vantardises de Churchill qui jurait d'aller pourchasser les Allemands "comme des rats" dans leurs tanières de Kiel et d'Heligoland et de les forcer à livrer bataille, la Grande Flotte anglaise n'a pas plus bougé que la grande flotte allemande. C'est la guerre sous-marine qui a seule menacé sérieusement l'Angleterre dans ses ravitaillements ; et c'est à l'aide de ses vaisseaux légers et rapides, de ses contre-torpilleurs, voire de ses navires de commerce armés, qu'elle a réussi à se débarrasser de cette inquiétante agression, que lui avait prédite les adversaires des dreadnoughts. Là-dessus lord Jellicoe lui-même nous apporte le témoignage de sa haute compétence.

Comment donc expliquer que lord Jellicoe s'efforce de réveiller l'enthousiasme en faveur de ces énormes vaisseaux si coûteux, si vite démodés — on vient de *scrapper* le dernier des dreadnoughts de 1905 — et qui semblent avoir si peu servi dans la dernière guerre ? [1]

---

[1] Un correspondant de la *Gazette* à Londres (numéro du 10 décembre) rapporte cette déclaration de lord Fisher, dont l'autorité doit valoir celle de lord Jellicoe : "*Lord Fisher says that all surface ships are already potentially, if not actually, on the scrap heap.*" Or, ces "vaisseaux de surface" que lord Fisher ne trouve bons qu'à mettre au vieux fer, ce sont précisément ceux que lord Jellicoe veut nous faire bâtir à la douzaine, à coups de centaines de millions.

Opinions d'experts

En février 1912, j'ai signalé aux lecteurs du *Devoir* la virulente dénonciation de la "politique des dreadnoughts" par lord Charles Beresford, l'un des prédécesseurs de lord Jellicoe à la tête de la *Home Fleet*. Lord Beresford n'hésitait pas à stigmatiser cette politique — préconisée en 1913 par le ministère Borden et apparemment reprise par lord Jellicoe — comme une "trahison de la confiance nationale" : *a betrayal of the public trust*[1]. Il laissait clairement entendre que la construction des dreadnoughts n'avait d'autre objet que de servir des intérêts mercantiles. Il prédisait les dangers qui en résulteraient pour le commerce britannique, dans la prochaine guerre, et rendraient précaires les routes maritimes qui servent à alimenter la population des Iles britanniques. En d'autres occasions, j'avais marqué la concordance des vues de lord Beresford et de celles d'un ingénieur maritime de haute réputation, sir William White, ancien directeur des constructions navales de l'Amirauté.

Naturellement, je ne prétendais pas plus alors départager les opinions des partisans et des adversaires des dreadnoughts que je ne voudrais le faire aujourd'hui. Mais, puisque le gouvernement canadien jugeait à propos de prendre parti en lançant le pays dans la course aux dreadnoughts, je ne négligeai aucune occasion de recueillir des témoignages valables en ces matières.

En juin 1914, un mois et demi avant le déclenchement de la guerre, j'étais à Londres. La marine Laurier et la contribution Borden étaient également choses du passé ; mais, en prévision de nouvelles entreprises du même genre, je voulus profiter de mon passage au coeur de l'Empire pour me faire éclairer. J'en causai à un publiciste anglais admirablement placé pour recueillir les opinions les plus diverses. Avec cette rondeur qui fait le charme des Anglais vraiment bien, il me fit ouvrir toutes grandes la porte de lord Beresford et celle d'un autre officier supérieur de la flotte. Celui-ci, je ne peux pas encore le nommer. Bien qu'à la retraite, il a joué un rôle trop important, avant et pendant la guerre, pour que j'aie le droit de le mettre en cause à ciel découvert. Qu'il me suffise de dire que sur toutes les questions relatives à l'organisation de la flotte, aux principes de la guerre navale, aux types de vaisseaux de guerre, il était aux antipodes de lord Beresford. Leurs débats publics et privés avaient, des années durant, animé et parfois amusé les cercles militaires et navals. Les échos s'en étaient même prolongés jusqu'aux Chambres des lords et des communes.

Sur l'opinion de lord Beresford, j'étais déjà fixé. Néanmoins, certaines expériences m'avaient appris qu'entre les opinions connues des

---

[1] *The Betrayal* — Londres, 1912. Les articles où j'analysais la thèse de lord Beresford ont été traduits en anglais et publiés en brochure sous le titre : *Why the Navy Act should be repeated.* — Montréal, 1912. Cette brochure est épuisée.

grands hommes et leurs convictions intimes, il existe parfois de notables divergences, en Angleterre surtout, la patrie classique du *cant*, des "convenances" et des exigences de situation — ce que les Français, avant les jours glorieux de Clemenceau, dénommaient, avec quelque exagération, "l'hypocrisie anglaise". En tout cas, chez le vieux loup de mer, rien de cela. Il dénonça la "politique des dreadnoughts" avec une vigueur qui laissait loin dans l'ombre les pages les plus violentes de son *Betrayal*. Je lui objectai les *conseils* de M. Winston Churchill, alors ministre de la Marine, à notre gouvernement. *"Churchill is a fool ! As I told him in the House, he was still sucking his pap-bottle, when I was commanding a fleet."* Je risquai le nom de son illustre adversaire, celui-là même que je devais rencontrer deux ou trois jours plus tard. Le bonhomme devint violet. *"So and so ? A scoundrel, Sir, and a...!!"* Je supprime la seconde épithète. En tout cas, j'en savais assez pour me convaincre que mes deux autorités ne pouvaient être de mèche, même pour abuser de la confiance d'un naïf *colonial*.

Je tenais également à connaître l'opinion de lord Beresford sur la situation particulière du Canada, au point de vue de sa protection maritime. Il ne fut pas plus réticent là-dessus que sur le reste ; mais nous retrouverons plus loin son opinion à cet égard.

A quoi servent les Dreadnoughts?

Par une de ces circonstances fortuites que la Providence ménage aux honnêtes ignorants en quête de la vérité, la veille du jour où j'avais pris langue avec l'amiral si durement qualifié par lord Beresford, le *Times* publiait une lettre de sir Percy Scott, directeur, si je ne me trompe, des services d'artillerie navale. Dans cette communication qui provoqua une tempête,—j'en eus la preuve par la suite — cet officier supérieur affirmait sans ambages que les jours des grosses unités de combat étaient passés ; que le sort des armes navales et des transports maritimes, dans la prochaine guerre, serait déterminé par les sous-marins et les croiseurs rapides ; et que l'Amirauté, au lieu de pousser à la construction de nouveaux et de plus en plus coûteux dreadnoughts et super-dreadnoughts, devrait s'occuper davantage de protéger efficacement la marine marchande contre les attaques des torpilleurs et des sous-marins. On sait si les développements de la guerre ont justifié ces clairvoyantes prévisions.[1]

---

[1] Depuis la publication de ces lignes, on m'a donné communication d'un article de la *Free Press* (de Winnipeg) où l'on cite un ouvrage tout récent de sir Percy Scott. J'y relève ces passages caractéristiques : *"I considered that the battleship was dead before the Great War, and I think her more dead now, if that is possible."* Cette affirmation catégorique, sir Percy Scott l'appuie de détails techniques, qui paraissent fort probants; et il conclut : *"The battleship is dead. The future is with the aeroplane, which is going to develop rapidly in the next few years."* Si les "nations-sœurs" commettent la bêtise de cracher quelques centaines de millions pour faire construire les "cadavres" de navires réclamés par lord Jellicoe, elles pourront se reprendre en se fendant d'autres millions pour organiser une vaste équipe d'aéroplanes *impériaux*.

Au moment où cette lettre fut publiée, je me bornai à y voir une excellente entrée en matière pour mon entrevue avec lord ***. C'est par là que je l'abordai. "Que pensez-vous de l'opinion de sir Percy Scott ?" — *"I think he is right."* Et comme je laissais percer quelque surprise : "Mon opinion vous étonne ?" — je traduis fidèlement le sens, sinon les paroles mêmes de sa réponse. — "A certains égards, vous avez raison de vous étonner, puisque je suis virtuellement responsable de l'adoption des dreadnoughts comme type principal de la flotte. Du reste, c'est un bon navire de combat. Dans une grande bataille navale, il rendrait encore de grands services. Mais il est peu probable que les prochaines guerres voient de grandes batailles comme Trafalgar. On s'appliquera surtout à harceler et à protéger partout le transport des troupes et des vivres. Pour cela, on fera usage, pour l'attaque et la défense, de croiseurs rapides, de sous-marins, de torpilleurs et de contre-torpilleurs. Donc, Scott a raison. N'empêche que nous avons bien fait d'adopter la politique des dreadnoughts et surtout de la faire adopter aux autres nations, qui nous imitent toujours en fait d'organisation navale. Nous avons bien fait, pour trois raisons. La première, c'est qu'en imposant la politique des dreadnoughts aux autres nations, à l'Allemagne en particulier, nous avons forcé les Allemands à creuser leurs ports, ce qui nous donne une chance, que nous n'avions pas auparavant, d'approcher des côtes allemandes avec une flotte d'attaque. La deuxième, c'est qu'à part les dreadnoughts, nous avons une flotte infiniment supérieure à celle de tout autre pays et qu'en poussant les autres nations, l'Allemagne en particulier, à la course aux dreadnoughts, nous conservons notre supériorité par ailleurs." Moins au point que sir Percy Scott, il oubliait les sous-marins allemands. "En troisième lieu, grâce à la supériorité de notre outillage, nous construisons *quatre-vingt-cinq pour cent* des gros vaisseaux de guerre du monde. Dussions-nous *scrapper* tous nos dreadnoughts avant dix ans, nous y aurons fait assez d'argent pour que cela nous ait encore payés. En résumé, Scott a raison, *mais nous n'avons pas d'intérêt à le dire."*

L'avouerai-je ? J'aurais volontiers embrassé ce vieux *scoundrel* pour la ronde franchise qu'il y mettait. Ses lumineuses explications me firent comprendre à merveille le pourquoi de l'avalanche de protestations indignées et de véhémentes contradictions qui remplirent, quinze jours durant, les colonnes du *Times* en réponse à la trop candide déclaration de sir Percy Scott. Elles m'éclairèrent non moins sur les motifs de la réponse de M. Churchill aux anxieuses demandes de renseignements "d'expert" que lui avait adressées sir Robert Borden avant de proposer sa fameuse "contribution d'urgence". C'est, on s'en souvient, sur les conseils de M. Churchill, premier lord de l'Amirauté, que M Borden tenta de nous faire cracher trente-cinq millions pour construire trois super-dreadnoughts. Cette contribution, disait-on, était nécessaire au salut de l'Empire. En réalité, elle n'avait d'autre objet que d'alimenter l'industrie la plus lucrative de l'Angleterre.

Si, à cela, on ajoute le fait, bien connu à Londres dès 1911, que les Krupp partageaient avec les constructeurs anglais les énormes profits réalisés dans la construction des dreadnoughts anglais, — tout comme les actionnaires anglais, français et italiens du trust de l'acier chrômé partageaient les bénéfices encaissés à Essen par les constructeurs de navires allemands et les fabricants de canons allemands — on comprendra que je n'aie jamais pu me persuader d'avoir manqué à mes devoirs de "loyal sujet britannique" en mettant tout en oeuvre pour faire échouer cette *kolossale* exploitation de la jobarderie coloniale [1].

Si je reviens sur ces souvenirs et ces renseignements d'avant-guerre, c'est, je le répète, que je les crois utiles à la compréhension intelligente de la politique préconisée par notre nouveau missionnaire impérial.

Le vrai rôle de lord Jellicoe

Si l'on veut saisir tous les objectifs, occultes ou avoués, des vastes projets dont lord Jellicoe est le promoteur, il ne suffit pas de lire ses discours d'avant-scène ni même son rapport publié et ceux à venir. Il faut d'abord se rendre bien compte de la situation réelle de l'amiral et du rôle *principal* qui lui est confié. Ici comme en Australie, on a présenté lord Jellicoe comme un "aviseur" bénévole des gouvernements coloniaux ; on nous a prévenus, avec trop d'insistance pour ne pas éveiller les soupçons, que cet homme éminent se gardera bien de "dicter" une ligne de conduite aux "nations-soeurs" ou même de leur "préparer" une politique. Fort bien ; mais tout cela n'empêche que lord Jellicoe est l'un des fonctionnaires supérieurs de l'Amirauté anglaise et qu'à ce titre il est, comme toute l'administration et la politique anglaises, au service des intérêts anglais, de l'industrie anglaise, du commerce anglais, de la finance anglaise. Il faudrait être triplement... naïf pour croire que ce noble serviteur de l'Angleterre va "aviser" les gouvernements coloniaux à l'encontre ou même en marge des intérêts britanniques. Si, aujourd'hui comme en 1913, il est de l'intérêt de l'Angleterre de faire construire beaucoup de gros vaisseaux qui ne valent pas grand'chose en temps de guerre mais qui rapportent d'énormes profits aux actionnaires des grands chantiers maritimes d'Angleterre et d'Ecosse, j'ai peine à croire que lord Jellicoe ne fera pas le même raisonnement que son illustre prédécesseur, lord ***.

---

[1] Si l'on veut s'éclairer davantage sur le *patriotisme* des constructeurs de navires, qu'on se rappelle cet autre fait. Ce sont les chantiers maritimes d'Angleterre qui ont, au vu et au su des autorités britanniques et avec le concours d'experts de l'Amirauté, organisé la flotte turque, alors que le gouvernement britannique savait que, dans la prochaine guerre, cette flotte serait au service des empires du Centre. Les profits réalisés par les actionnaires anglais du trust maritime ont aidé à faire masacrer à Gallipoli des milliers de soldats anglais, irlandais, australiens, indiens. *Business is business !*

Un passage de son rapport au gouvernement australien est significatif là-dessus. "Les vaisseaux de ligne (*battleships*), dit-il, devraient "être fournis et maintenus par le Royaume-Uni, parce que jusqu'à pré- "sent *ils ne peuvent être construits que là,* et que les officiers et les "marins de la Marine Royale ont l'expérience nécessaire pour les ma- "noeuvrer. Pour la même raison, six des croiseurs cuirassés (*battle- "cruisers*) . . . devraient être soumis à la même règle." Ainsi, des seize dreadnoughts et super-dreadnoughts qu'il recommande comme noyau principal de la flotte d'Extrême-Orient, il suggère que quatorze soient fournis par l'Angleterre et deux seulement par les colonies. Voici qui apparaît d'abord comme fort généreux. Mais n'oubliez pas : 1° que cette flotte d'Extrême-Orient aurait non seulement pour objet de protéger l'Australie, la Nouvelle-Zélande et leurs nouvelles conquêtes, mais encore l'Inde, la Birmanie, Ceylan, les Straits Settlements et les multitudes de colonies que l'Angleterre possède à son seul profit en Océanie et au sud-est de l'Asie ; 2° que, pour les fins de guerre, lord Jellicoe pose en principe que *toute* la flotte et chacune de ses unités, qu'elles soient fournies par l'Angleterre ou par les colonies, seront sous la direction unique et absolue d'un commandement suprême, désigné par l'Amirauté britannique (toujours la formule de M. Fielding : *une flotte australienne* (ou canadienne) *en temps de paix, impériale en temps de guerre*) ; 3° que les dépenses générales de cette flotte seront réparties entre l'Angleterre et les colonies dans les proportions indiquées précédement : Angleterre, 75%, Austra lie, 20%, Nouvelle-Zélande, 5% ; 4° que l'application particulière des contributions de l'Angleterre à tel type de vaisseau et des contributions coloniales à tel autre type reste subordonnée à la *solidarité* des charges et à l'*unité* du commandement impérial ; 5° qu'en cas de guerre, les vaisseaux de moindre dimension, croiseurs rapides, torpilleurs, destroyers, sous-marins, construits et entretenus principalement par les colonies, seront aussi les plus exposes aux coups et aux aléas de la guerre.

Tout cela, pesé et examiné à la lumière des renseignements d'avant-guerre et des leçons de la guerre, laisse dans l'esprit l'invincible impression qu'en insistant sur la nécessité de consacrer un tiers du budget de la défense du Pacifique à l'entretien de *"capital ships", construits exclusivement en Angleterre,* lord Jellicoe a songé aux intérêts des grandes compagnies anglaises de construction maritime, tout autant, pour le moins, qu'à la protection des intérêts australiens ou néo-zélandais. Cette préoccupation est d'autant plus naturelle que l'arrêt des constructions maritimes en Allemagne a privé les *patriotes* anglais des profits indirects qu'ils tiraient des armements des ennemis de l'Empire, et que la rupture des conventions relatives à l'exploitation des brevets Krupp leur permet de garder tout entiers les bénéfices de leurs propres entreprises, qu'ils étaient autrefois forcés de partager avec leurs compères, les "barbares Huns".

Devant les appétits voraces qui se sont manifestés tout le long de la guerre et ceux plus avides encore qui se sont affichés autour de la table du Congrès de Versailles, il paraîtra moins outré de conclure que l'un des objectifs — je ne dis pas le principal — de la politique dont lord Jellicoe jette les fondements, c'est bien d'alimenter la plus importante des industries anglaises et l'une des plus profitables.

"Nation de boutiquiers", disait Napoléon. Oui ; mais ayons la loyauté de l'avouer : nation de grands boutiquiers, qui ont eu l'audace et la force de trouver dans leurs opérations de boutique le secret de leur grandeur impériale et qui ont su réduire, non seulement leurs esclaves blancs, noirs ou jaunes, mais la plupart des peuples de la terre à leur servir de clients ou de commis.

Double jeu de l'Angleterre

En *montant* dans l'ordre des motifs, il paraît clair que le gouvernement britannique veut à la fois maintenir et même accroître sa puissance maritime tout en ayant l'air de la restreindre.

Que le premier lord de l'Amirauté puisse annoncer, l'an prochain, une réduction du budget naval du Royaume-Uni, la mise en chantier d'un moindre nombre de vaisseaux de guerre construits aux frais de l'Angleterre, le *scrapping* de plusieurs unités : cela permettra aux hommes d'Etat britanniques de faire parade aux yeux du monde de leurs intentions pacifiques et d'apaiser la révolte croissante du peuple anglais contre le militarisme.

Que, d'autre part, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique-Sud, l'Inde, créent chacun un mécanisme de guerre navale, relativement peu considérable en soi, mais dont l'ensemble représentera le double ou le triple des réductions opérées par l'Angleterre dans sa flotte et son budget naval ; que, par une entente discrète, chacun de ces pays d'empire se lie aux principes de la solidarité impériale et de l'unité de commandement *exercé par l'Angleterre* : du coup, l'*Empire britannique* accroît notablement sa puissance navale; et cette puissance reste, en cas de besoin, au service et sous la direction de l'Angleterre.

C'est l'exacte répétition de la comédie de 1913, alors que Winston Churchill, premier lord de l'Amirauté, proposait théâtralement à l'Allemagne une "trêve" d'un an dans la construction des vaisseaux de guerre, et qu'il *choulait* en sous-mains les Canadiens, les Australiens et les Néo-Zélandais afin de leur faire construire et mettre à la disposition de l'Amirauté anglaise, *en cas de guerre,* plus de vaisseaux que l'Angleterre n'en aurait construits, sans "trêve" !

Cette reprise, sur une échelle agrandie. et selon un plan mieux élaboré, des projets d'avant-guerre, explique à merveille pourquoi le ministère Borden, dont tous les membres avaient dénoncé la Loi navale de 1910, ne l'a jamais fait abroger. Les projets de 1910, agrandis à la me-

sure des conquêtes faites par l'Angleterre durant la grande guerre, — conquêtes qui dépassent en étendue celles de tous les autres alliés réunis — contenaient en germe toute l'organisation que lord Jellicoe nous "avise" d'adopter. La formule de M. Fielding — flottes nationales (ou coloniales) en temps de paix, impériales en temps de guerre — correspond en tous points à la solution "suggérée" aux Dominions australasiens par lord Jellicoe. Elle se retrouvera, qu'on en soit sûr, dans "l'avis" donné au gouvernement canadien. Du reste, elle répond merveilleusement aux besoins, à la situation et aux appétits de l'Angleterre. Elle lui permet, tout en allégeant son propre fadreau et en déguisant à l'étranger ses desseins de conquête, de mettre à profit la jobarderie coloniale pour accroître sans cesse sa puissance navale et dominer le commerce maritime du monde.

"O Angleterre !" écrivait Louis Veuillot ; "le plus vilain des peuples, si tu n'étais le plus hardi des forbans !" Il n'était pas bête, ce Veuillot. Notez qu'il écrivait cela aux jours de l'*Entente cordiale* de 1850 à 1860. Il y avait encore, en ce temps-là, des Français qui croyaient que la France a autre chose à faire qu'à servir de marchepied à la puissance anglo-saxonne. Nous osons en penser autant du Canada.

La force d'une idée maîtresse — « Ceci a tué cela. »

Le secret de la politique anglaise, c'est la ténacité dans la poursuite de l'objet désiré. Cette inlassable persévérance est d'autant plus efficace que les agents humains et leurs procédés de surface sont plus nombreux et plus variés et voilent davantage l'objectif de fond.

Cette combinaison de l'unité impériale et de la coopération, libre en apparence, des divers pays d'empire, cette création de flottes nationales en temps de paix mais impériales en temps de guerre, voici trente ans, au moins, que les chefs politiques et militaires de l'Angleterre en préparent la réalisation. Dans un ouvrage dont la copieuse et fidèle documentation fait le principal mérite, j'ai marqué les jalons de cette avance jamais interrompue vers la concentration des forces et des ressources de l'empire au bénéfice de la puissance militaire et commerciale de l'Angleterre [1].

Qu'il me suffise de citer ici un bref passage du discours de lord Selborne, alors ministre impérial de la Marine, à la Conférence de 1902. "Je veux, disait-il, s'il m'est permis de me servir de cette expression, "accroître l'esprit maritime de l'Empire... Je veux voir toutes les "parties de l'Empire contribuer individuellement à la flotte." Mais il avait pris soin de *préfacer* ce voeu et ces "je veux" des paroles suivantes : "Si une distribution locale des forces de mer est possible et même

---

[1] *Que devons-nous à l'Angleterre?* — Montréal, 1915. Cet ouvrage est épuisé. Il n'en reste que quelques exemplaires réservés aux bibliothèques de recherches et d'étude.

"recommandable *en temps de paix,* il doit exister, *en temps de guerre,* "dans tout l'Empire, *une autorité unique* qui exerce le pouvoir absolu "et la seule responsabilité de commander les vaisseaux et de les concen- "trer sur les points d'où ils peuvent porter les coups les plus efficaces "aux forces de l'ennemi [1]."

N'est-ce pas, huit ans d'avance, la formule de M. Fielding, et, dix-sept ans avant la tournée de lord Jellicoe, la base même de son rapport au gouvernement australien? Que l'amiral-missionnaire "avise" nos ministres dans le même sens, nul n'en saurait douter.

Mais voici qui démontre davantage la force et la persévérance de l'action anglaise. En 1902, les ministres canadiens, *dont M. Fielding,* repoussèrent énergiquement les propositions de lord Selborne. En 1907, la résistance des Canadiens fut peut-être plus catégorique encore ; et la plupart des délégués des autres colonies suivirent leur exemple. Mais à la conférence de 1909, les chefs de l'empire eurent enfin la satisfaction de faire "reconnaître par *tous* les gouvernements coloniaux" — y compris les Canadiens, — *"qu'en temps de guerre les forces navales locales devront être soumises à l'autorité générale de l'Amirauté"* ; c'était l'exacte proposition repoussée par nos délégués en 1902 et en 1907.

Notez bien : dans cet intervalle de sept années, il y avait eu, en Angleterre comme au Canada, des élections générales. A Londres, le ministère avait été renversé, la politique intérieure bouleversée ; trois ou quatre personnages divers s'étaient succédé au ministère de la Marine — mais la politique *impériale* n'avait pas changé. Au Canada, même parti, même cabinet, mêmes hommes ; mais les principes avaient chancelé, les résistances s'étaient effritées.

La débandade fut la même dans toutes les colonies. La victoire impériale fut générale et complète.

Ceci qui est constant avait tué cela qui est vacillant. Ceci qui est ferme avait écrasé cela qui est mou. Ceci qui dure avait usé cela qui flotte au vent. Ceci qui est la ruse unie à la force avait égaré cela qui est la jocrisserie aveuglée par la vanité. Ceci qui est la puissance corruptrice de l'or avait acheté cela qui est la vénalité assoiffée d'honneurs et de péculat. En un mot, ceci qui est la volonté impériale avait dominé cela qui est la servilité coloniale.

Sans doute l'opération n'a pas eu un égal succès sur tous les points. Au Canada, les deux formes de contribution navale, différentes en apparence mais tendant au même but, échouèrent l'une après l'autre. Du reste, le principe est resté dans nos lois. Par contre, l'organisation et la concentration des forces de terre, laissées jusque là au second plan mais préparées dans les mêmes conférences impériales par les mêmes

---

[1] Rapport de la Conférence de 1902. Ces citations traduites sont extraites de l'ouvrage mentionné dans la note précédente (page 145).

procédés, en conformité du même principe d'unité impériale, obtinrent un succès qui dépassa les espérances les plus extravagantes des impérialistes les plus exaltés. Qui eût pensé, même après la déclaration de guerre, que le Canada fournirait à la Grande-Bretagne, en quatre ans, au coût actuel de plus d'un milliard, une armée de cinq cent mille Canadiens, entièrement recrutée aux frais de la colonie, mais livrée à la direction exclusive et absolue des chefs de l'armée anglaise ?

C'est ce triomphe invraisemblable de la politique impériale qui encourage les autorités britanniques à battre le fer pendant qu'il est encore chaud et à se forger, à même les ressources humaines et matérielles des colonies, une arme navale beaucoup plus formidable que les forces de terre concentrées pendant la guerre.

Ici, nous touchons à l'objectif avoué du plan préconisé par lord Jellicoe, lequel, on l'a vu, n'est que l'élargissement des projets esquissés dès 1902 et poursuivis sans relâche jusqu'en 1914.

L'Angleterre, dominatrice des mers

Ce que l'Angleterre veut, plus que jamais, c'est de conserver la domination des mers. Là-dessus les déclarations de l'amiral sont aussi claires, aussi catégoriques, aussi *outspoken* qu'on peut le désirer. Il tient le même langage que tenaient, avant la guerre, et que tiennent encore aujourd'hui, tous les hommes d'Etat et tous les hommes de guerre de son pays. *"The Empire must maintain a balance of sea-power which will enable her to meet and conquer any enemy"*, a-t-il affirmé à Ottawa. *"We ought to maintain forces that are sufficient to deal with any possible enemy"*, a-t-il répété à Toronto. A ses yeux, évidemment, l'ère de paix universelle n'est pas arrivée et les promesses de désarmement progressif dont les politiciens anglais et canadiens ont fait un si copieux usage pendant la guerre ne sont que mensonges et trompe-l'oeil. Il se réjouit de la destruction du militarisme prussien, mais il veut l'accroissement du navalisme britannique. Cela ne cadre guère avec les déclamations de ceux qui nous ont entraînés dans la croisade de la civilisation contre la barbarie, qui nous ont tant apeurés avec le monstre allemand, seule cause de la guerre, qui nous ont tant promis qu'une fois le caporalisme prussien abattu, les armées de terre et de mer disparaîtraient comme par enchantement du monde entier.

Mais pourquoi l'Angleterre tient-elle si éperdument à rester maîtresse des mers ?

Pour protéger les routes du commerce maritime, répond lord Jellicoe. Et en ceci, ajoute-t-il, le Canada, l'Australie et chacun des pays d'empire a le même intérêt que la Grande-Bretagne; par conséquent, chacun de ces pays doit contribuer proportionnellement à la police des mers, au maintien du *sea-power* de l'Angleterre. Pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande, îles voisines de l'Asie, à la portée du Japon, passe encore. Mais pour le Canada, prétendre qu'il a le *même* intérêt que

l'Angleterre à tenir les mers ouvertes, c'est un peu fort. La fermeture des mers, en temps de guerre, c'est une *gêne* pour le Canada ; mais il continue à trouver sur son sol tout ce qui est nécessaire à sa subsistance. Pour l'Angleterre, au contraire, c'est une question de vie ou de mort.

Mais en quoi l'Angleterre et tous les autres pays d'empire seraient-ils gênés dans leurs transports maritimes, si aucune nation ne possédait de flotte de guerre assez forte pour intercepter les grandes routes océaniques ? L'Angleterre, prétend-on, ne poursuit d'autre objet que la liberté des mers *pour toutes les nations* : si elle est sincère, qu'elle propose un désarmement graduel des puissances navales, au lieu de procéder hâtivement à un accroissement de forces dont l'inévitable répercussion sera d'activer les préparatifs des autres puissances maritimes.

Quelle a été la principale cause matérielle de la guerre européenne sinon ce prétexte de chacune des coalitions rivales qu'elle était forcée d'accroître sans cesse ses armements afin de se protéger ?

Ce que les Anglais ont tant reproché aux Allemands, c'est précisément ce que lord Jellicoe nous propose de faire. La prétention anglaise de dominer le monde par la suprématie de sa flotte est l'exacte réplique de la prétention allemande de dominer l'Europe par la supériorité de ses armes.

Si lord Jellicoe voulait livrer toute sa pensée, ou celle des maîtres de l'empire, il avouerait que l'objectif primordial de la politique navale qu'il préconise, c'est d'assurer à l'Angleterre le maintien de son hégémonie sur le commerce maritime du monde entier. Ce n'est pas pour garantir à tout le monde la liberté des mers, ni même uniquement pour assurer son propre ravitaillement, que l'Angleterre veut avoir la flotte de guerre la plus puissante du globe; c'est pour s'assurer à elle-même, à elle seule, la maîtrise absolue de toutes les routes maritimes afin de pouvoir à sa guise les fermer aux nations qui la gênent et les ouvrir à celles qui consentent à servir ses desseins. Elle veut pour elle la liberté absolue et pour les autres nations une liberté subordonnée à ses intérêts impériaux et commerciaux.

Mais, objectera-t-on, l'Angleterre a-t-elle jamais entravé le commerce maritime des autres nations ?

Dans toutes les guerres, depuis la déchéance des flottes espagnoles et françaises, elle n'a fait autre chose. Dans la dernière guerre elle a réglé à sa guise et au meilleur de ses intérêts le commerce de la plupart des pays neutres.

Mais, en temps de paix, les mers ne sont-elles pas ouvertes à tout le monde ? La flotte anglaise gêne-t-elle qui que ce soit ? Non ; pas plus que l'armée allemande, en temps de paix, ne gênait un seul Français dans ses activités commerciales ou professionnelles. Mais la menace était là, constante, qui paralysait les activités de la nation française, la collait aux flancs de la Russie et, finalement, la forçait de passer sous les fourches caudines de l'Angleterre.

La suprématie navale de l'Angleterre paralyse le développement du commerce maritime de toutes les nations du globe et les réduit à payer tribut à la marine marchande anglaise. Aucun peuple, aucun gouvernement n'est empressé de se construire une marine marchande lorsqu'il sait qu'en cas de guerre, ses navires et son commerce seront à la merci d'une autre puissance.

Tant que l'Espagne, la Hollande et la France ont été de grandes nations maritimes, aussi longtemps qu'elles ont possédé une force navale assez puissante pour protéger leurs navires de commerce, l'Angleterre leur a cherché noise. Elle ne les a laissées en paix qu'après avoir détruit leurs flottes de guerre et leur commerce maritime.

Du jour où l'Allemagne, sa vieille alliée, voulut fonder un empire colonial, surtout développer un commerce maritime indépendant du sien et protéger ce commerce par une force navale, l'Angleterre s'est retournée contre l'Allemagne et s'est servie de la France et de la Russie pour abattre la concurrence allemande, comme elle s'était servie de la Hollande pour abattre l'Espagne, de la France pour comprimer la Hollande, de la Prusse pour détruire la rivalité française.

Maintenant que la puissance navale de l'Allemagne est anéantie, l'Angleterre est prête à se rapprocher d'elle pour l'utiliser contre toute rivale nouvelle qui pourra poindre sur un point quelconque du globe. Déjà les prodromes de l'évolution se font sentir.

Menaces et avertissements — États-Unis, Japon

La suprématie navale de l'Angleterre est, aujourd'hui, plus encore qu'avant la guerre, la menace la plus constante qui pèse sur la paix du monde; et c'est cette menace qu'on nous demande de rendre plus lourde encore.

Mais, objectera-t-on encore, si personne ne proteste, la paix ne sera pas troublée. Evidemment, si toutes les nations du globe consentaient à devenir tributaires de l'Empire britannique, tout irait au mieux... pour les Anglais ; et ceux-ci, pas plus que personne autre, d'ailleurs, ne feraient la guerre par simple passe-temps. Ce serait la paix *anglaise* pour tout le monde.

Seulement, tout le monde n'en veut pas. Voici les Etats-Unis qui prétendent bien ne pas laisser perdre ce qu'ils ont gagné pendant la guerre. Ils construisent rapidement de nombreux navires de commerce; et ils entendent les protéger.

Pas plus tard que le 9 décembre, une dépêche de Washington annonçait que le bureau officiel des constructions navales des Etats-Unis recommande un programme dont l'exécution rendra, en cinq ans, la flotte américaine "l'égale de la flotte la plus puissante maintenue par *toute autre nation* du monde". C'est l'exacte réplique des paroles que lord Jellicoe prononçait à Ottawa dix jours auparavant. C'est aussi l'avertissement aux "chers cousins" d'Angleterre.

Les armements navals du Japon, son ambition de jouer en Asie le rôle de l'Angleterre en Europe et celui des Etats-Unis en Amérique, ne sont un secret pour personne. Une lettre de Londres, publiée dans la *Gazette* du 15, parle du "mystère japonais". On qualifie ainsi d'extraordinaires achats de métaux faits récemment au Japon. Cela aussi, c'est la riposte à la politique préconisée par lord Jellicoe.

Mais les Etats-Unis et le Japon ne sont-ils pas amis et alliés de l'Angleterre ? On sait ce que valent et ce que durent les amitiés internationales. Le traité anglo-japonais expire l'an prochain. L'alliance anglo-américaine n'est pas encore attachée à fer et à clous.

Si ce n'est pas en prévision de difficultés possibles avec les Etats-Unis ou le Japon, pourquoi, je vous le demande, cette hâte d'accroître les forces navales de l'Empire, déjà si puissantes ? Quelle autre nation pourrait, d'ici longtemps, menacer la suprématie britannique sur les mers ?

Le "péril allemand" est écarté. Lord Jellicoe a même eu l'amabilité de démontrer, dans sa causerie au *Canadian Club* de Montréal, qu'il n'a jamais existé sous la forme qu'on lui prêtait, en 1910 et en 1913, pour étayer l'une ou l'autre des deux politiques navales tour à tour esquissées au Canada. Remercions-le, en passant, de cette tardive justification, assurément désintéressée, de notre attitude à cet égard.

Non seulement la flotte allemande est anéantie, mais selon les données fort intéressantes fournies par l'amiral dans cette même causerie, la flotte anglaise s'est considérablement accrue durant la guerre. En 1914, dit-il, l'Angleterre possédait 650 vaisseaux et un personnel total de 220,000 hommes. En 1918, au moment de l'armistice, le nombre des vaisseaux s'élevait à 5,000 [1] et le personnel, à 400,000 hommes. On voit que, tout en travaillant à abattre le militarisme chez les autres, la pacifique Angleterre n'a pas négligé de l'accroître notablement chez elle.

Mais si le "péril allemand" est écarté, si la flotte anglaise, toute-puissante pendant la guerre, est deux fois plus forte qu'en 1914, d'où vient la menace ? Contre quelle attaque éventuelle faut-il se parer, dare-dare, à grand renfort de dreadnoughts et de super-dreadnoughts ?

Evidemment ce que l'amiral Jellicoe ne peut pas dire c'est qu'indépendamment de l'intérêt primordial qu'a l'Angleterre de rester maîtresse du monde, elle ne trouve pas mauvais, à l'heure actuelle, de donner à réfléchir à nos bons alliés les Nippons, à nos chers cousins les Yankees.

---

[1] Ce chiffre, donné par la *Gazette*, paraît fantastique. S'il est exact, il indique que le gouvernement anglais a mis en pratique les conseils d'avant-guerre de sir Percy Scott et multiplié les petites unités. Le personnel comprend les officiers, les marins, les ingénieurs et techniciens de toute sorte et aussi, je présume, les fonctionnaires civils attachés au service naval.

Situation particulière du Canada— « Doctrine » de Monroe

Mais ici, nous avons bien le droit, nous Canadiens, de tenir quelque compte de notre situation particulière dans l'Empire.

On a beau parler de "solidarité impériale", de "communauté d'intérêts", de "fraternité d'idéaux", nos "frères" d'Angleterre mènent trop bien leurs affaires... et celles des autres, pour que nous ne songions pas un peu aux nôtres.

En dépit de la doctrine d'unité impériale qu'il prêche, lord Jellicoe a trop de bon sens pour ne pas admettre qu'il existe entre chacun des pays de l'Empire des différences radicales de situation qui entraînent d'égales divergences d'intérêts, de responsabilités, de charges et de devoirs. Ainsi, il reconnaît — nous l'avons noté — que le Canada étant appelé à se protéger sur l'Atlantique où les colonies océaniennes n'ont aucun intérêt, l'Australie et la Nouvelle-Zélande doivent assumer à peu près toutes les charges qui afféreraient au Canada pour la défense du Pacifique, si l'on ne tenait compte que des facteurs commerce et population.

Et le voisinage des Etats-Unis, qu'en fait-il ? C'est pourtant le facteur dominant, le facteur suprême et permanent de la situation internationale du Canada. Aucun autre pays de l'Empire n'occupe une situation analogue. Nous avons le droit et le devoir de le rappeler sans cesse aux doctrinaires de la "solidarité impériale".

Avant la guerre, aux jours des débats sur la politique navale de l'un ou l'autre de nos "grands" partis, certains "patriotes" ardents me reprochaient amèrement de chercher un refuge ignominieux dans la doctrine Monroe. Je crois avoir fait justice de cette accusation et démontré, après M. Ewart du reste, que la soi-disant "doctrine" Monroe est un *fait* politique, voulu et accepté d'abord par l'Angleterre, et qu'il n'y a pas plus d'ignominie pour le Canada d'en tenir compte qu'il n'y a eu de honte pour la Belgique de compter sur l'appui de la France et de l'Angleterre contre l'agression de l'Allemagne.

Mais en ce qui touche particulièrement à la répercussion de la doctrine Monroe sur notre situation maritime, j'ai voulu connaître l'opinion des deux amiraux anglais dont j'ai déjà parlé. Plusieurs années auparavant, j'avais lu le résumé d'un discours de lord Beresford, à New-York, dans lequel la doctrine Monroe était représentée comme la base de la politique navale de l'Angleterre en Amérique. En juin 1914, je lui demandai si son opinion avait varié à cet égard. *"Not a bit"*, répliqua-t-il sans hésiter. *"On the contrary, and so far as Canada is concerned, I "think more than ever that the Monroe doctrine is your best safeguard."*

Naturellement, je me proposais de *confronter* cette opinion avec celle de son rival, lord ***. Celui-ci ne me donna pas même le temps de placer ma question. Je l'avais interrogé sur la valeur respective des politiques préconisées par les deux partis canadiens : marine locale ou "contribution d'urgence". — *"What is the use breaking your head on*

"that? If you Canadians want to do something really practical, go to "Washington, have an understanding with the Americans, and act ac-"cordingly. If they are friendly, they will help you. If they are not, no "navy can save you."

Fortifié par ces deux opinions d'experts, divergentes sur tous les autres points, je n'ai pas cru devoir répudier mes "hérésies". Aujourd'hui comme en ce temps-là, je persiste à croire que, contre les Etats-Unis, toute flotte anglaise ou impériale est totalement impuissante à nous proteger ; et que, contre tout autre ennemi possible, le voisinage des Etats-Unis, pour encombrant qu'il soit par ailleurs, nous protège beaucoup plus sûrement que toutes les flottes et toutes les armées de l'Empire, fussent-elles portées au diapason que rêve lord Jellicoe. Et voilà pourquoi l'argument des "primes d'assurance" que le brave amiral nous suggère de payer me semble, dans notre cas, fort peu convaincant. Il me paraît même qu'il faut le prendre à rebours. Ce qu'on nous propose, c'est de nous faire payer la très lourde prime d'une assurance qui exclut notre risque... et qui nous fait assumer ceux d'autrui.

Reste l'argument de la "protection" offerte à notre commerce. J'en ai dit un mot. Il n'est pas inutile d'y revenir.

Protection et Reconnaissance

Au début de l'agitation créée par la panique de 1909 et les premiers projets de contributions navales, on nous a beaucoup parlé de la nécessité de protéger "nos" navires de commerce. La guerre a fait bon marché de cet argument. Elle nous a fait constater que "nos" navires de commerce ne sont pas à nous mais à l'Angleterre, qui se les est prestement appropriés. Elle a démontré qu'*en temps de guerre,* l'Angleterre entend bien *impérialiser* notre marine marchande tout autant que nos vaisseaux de guerre, si nous faisons la sottise d'en construire.

Ici encore, on peut voir une démonstration de ce que l'Angleterre veut dire quand elle parle de "liberté des mers".

Que nous participions ou non à la police des mers, on peut être certain d'une chose : la flotte britannique ou impériale protégera notre commerce maritime dans la mesure où l'Angleterre aura besoin de nos exportations pour s'alimenter ou alimenter ses clients. Il est donc absurde de parler de l'*intérêt* que nous avons à protéger notre commerce, encore plus de *reconnaissance* envers l'Angleterre pour la protection qu'elle lui accorde. A la lumière des leçons de la guerre, la pittoresque comparaison de M. Ewart apparaît plus exacte que jamais. Si un trafiquant de plumes d'autruches *protège* contre les voleurs le troupeau dont il tire de si beaux bénéfices, il ne s'ensuit pas que les autruches aient envers celui qui les *protège* et les plume un devoir particulier de reconnaissance. Du reste, on parle beaucoup moins de reconnaissance, de ce temps-ci. Lord Jellicoe, rendons-lui cette justice, n'en a pas soufflé mot.

Même si l'on place cet aspect de la question sur le seul terrain de l'intérêt, — celui où les Anglais entendent bien la résoudre à leur avantage — le plaidoyer en faveur de la contribution aux forces navales de l'Empire, afin d'assurer la protection de notre commerce, n'est pas plus valable.

Nous tirons des Etats-Unis la quasi-totalité de nos importations essentielles. Quant à nos marchandises exportées, elles prennent virtuellement les mêmes routes que les exportations américaines. La plupart sont à destination d'Angleterre, qui a encore plus besoin de les acheter que nous de les vendre. Les Etats-Unis et l'Angleterre ont donc un intérêt bien supérieur au nôtre à protéger les routes par où passent nos marchandises et nos navires — quand nous en aurons. Ce serait donc pure folie pour le Canada, nation jeune et pauvre, de s'appauvrir davantage pour faire la police sur des mers qui appartiennent à tout le monde et que les deux nations les plus riches et les plus puissantes de l'univers ont tout intérêt à tenir ouvertes.

Que l'on place la question de protection sur le terrain de la "reconnaissance" ou sur la base de l'intérêt, on se rendra compte que le Canada est beaucoup plus intimement lié aux Etats-Unis qu'à l'Angleterre et aux autres pays de l'Empire britannique; et que, s'il devait payer une "prime d'assurance", sous forme de contribution navale, c'est à Washington et non à Londres qu'il faudrait la verser. Cette dernière proposition peut paraître absurde. L'inverse ne l'est pas moins.

La situation politique du Canada exclut, en droit international, l'idée d'une contribution à la défense navale des Etats-Unis. Sa situation géographique et tout ce qui en découle nullifient, en bonne justice, les arguments invoqués en faveur de n'importe quelle forme de contribution à la défense navale de l'Empire britannique.

Principes constitutionnels

Il nous reste à examiner les principes de droit constitutionnel nécessairement mis en cause par les projets de lord Jellicoe. Tout ce qui tend à modifier l'ordre des obligations réciproques du Royaume-Uni et des autres pays d'empire entraîne fatalement une dislocation dans l'ordre de leurs relations politiques.

Les assises fondamentales de la constitution de l'Empire sont:— 1o, le droit primordial de tout groupe de sujets britanniques d'être représenté effectivement, par ses mandataires élus, dans tout corps public muni du pouvoir d'imposition: *no taxation without representation* ; 2o, l'équitable correspondance des pouvoirs de gouvernement et des responsabilités nationales ou internationales.

En matière d'organisation militaire et navale et, généralement, en tout ce qui touche aux questions de guerre et de politique étrangère, l'application de ces principes de droit et d'équité a établi, entre la Grande-Bretagne et ses colonies de *self-government,* aujourd'hui dé-

nommées "nations-soeurs", la coutume suivante qui a pris force de loi par une pratique séculaire: le Royaume-Uni, seul maître des relations extérieures de l'Empire, porte seul la charge de sa défense générale, qui comprend toute sa défense maritime, toute son organisation navale (sauf la défense des ports et des côtes); les colonies autonomes, ou Dominions, ou "nations-soeurs", responsables de la seule administration intérieure de leurs territoires respectifs, n'ont d'autre obligation que de défendre ces territoires, lorsqu'ils sont attaqués par un ennemi de l'Empire.

Et encore, cette dernière proposition, en ce qu'elle comporte de charges militaires pour les Dominions, n'a été acceptée au Canada qu'après de longues et vives contestations. A plusieurs reprises, les libéraux du Bas-Canada, quelques conservateurs (entre autres l'honorable Thomas Loranger, plus tard juge de la Cour supérieure), et même des Haut-Canadiens de marque, nièrent, en tout ou en partie, l'obligation du Canada de contribuer aux charges de sa propre défense. Estimant qu'une colonie, même "autonome," ne peut subir d'autre agression que celle des ennemis de la métropole, ils affirmaient que la responsabilité principale ou exclusive de la défense du territoire canadien incombait à la Grande-Bretagne.

La fédération des provinces mit fin à ces débats. La Constitution de 1867, dans l'ordre des relations impériales, fut la sanction d'un traité par lequel le Canada assuma, en principe, la charge de sa défense territoriale, et l'Angleterre, *celle de sa défense navale* [1].

Sur l'obligation exclusive et absolue de la Grande-Bretagne de porter tout le poids de la défense générale de l'Empire, et particulièrement de sa défense navale, il n'y a jamais eu aucune contestation, aucune divergence d'opinions, ni en Angleterre ni au Canada—jusqu'aux jours de Chamberlain et de la guerre sud-africaine. Et encore, Chamberlain lui-même admettait que la contribution des Dominions à cette guerre abominable, — préparée, conduite et gagnée en violation de tous les principes de droit international, de justice et de liberté, si fréquemment invoqués durant la récente croisade du Droit contre la Force — Chamberlain admettait que les contributions des colonies avaient été purement volontaires. Il reconnaissait également qu'elles constituaient une innovation — heureuse, à ses yeux — dans l'ordre des obligations réciproques des pays de l'Empire. Il affirmait hautement et sans réserves que si cette révolution devait prendre une forme durable, elle entraînerait nécessairement une modification de l'ordre politique de l'Empire, soit le droit des Dominions d'être représentés directement dans les Conseils impériaux qui décident de la paix et de la guerre et gouvernent les relations étrangères.

---

[1] C'est la définition qu'a donnée de ce traité sir Alexander Campbell, l'un des négociateurs, plus tard ministre de la Justice dans le cabinet de sir John Macdonald, puis lieutenant-gouverneur de l'Ontario.

Tous les aspects de cette question sont élucidés, avec de multiples pièces officielles à l'appui, dans l'ouvrage déjà mentionné : *Que devons-nous à l'Angleterre?*

Renversement de l'ordre établi

La participation du Canada et des autres "nations-soeurs" à la guerre européenne n'a été que la répétition — prévue et annoncée dès 1900 par quelques rares "illuminés" — de l'acte révolutionnaire de 1899. Agrandie à la mesure des forces engagées et des cupidités en conflit, cette participation, comme celle de 1899, a violé la même coutume établie, les mêmes principes d'ordre constitutionnel. Elle entraîne, comme tout acte révolutionnaire, les mêmes conséquences subversives, également agrandies à la mesure des sacrifices arrachés aux colonies afin de blinder d'une quintuple cuirasse la puissance militaire et navale de la Grande-Bretagne et lui assurer la domination des mers et du monde.

On m'objectera peut-être que les motifs "supérieurs" de la guerre— défense de la civilisation, libération des peuples, triomphe de la démocratie — s'imposaient au Canada, indépendamment des avantages qui résultent à l'Angleterre des contributions de ses colonies autonomes. S'il existe encore d'inguérissables jobards à qui la curée de Versailles, le martyre de l'Irlande, la terreur en Egypte, le vol de la Perse, les massacres aux Indes, les envolées du poète d'Annunzio et tout le reste n'ont pas encore dessillé les yeux, il suffit pour l'instant de leur faire observer qu'il n'est ici nullement question des objectifs généraux des Alliés. Je me borne, dans cette étude, à marquer le but et à retracer les progrès de la poussée de l'impérialisme anglais, inaugurée en 1899 et poursuivie sans relâche avant, pendant et après la grande guerre.

Envisagée sous cet angle, la participation du Canada et des autres "nations-soeurs" à l'entreprise impériale et commerciale de l'Angleterre contre l'Allemagne a été, comme la contribution de 1899, purement volontaire, en ce sens que les colonies se sont volontairement prêtées aux desseins de l'Angleterre. Leurconcours ne résultait d'aucune obligation légale ou morale. Là-dessus encore, tous les hommes d'Etat britanniques et coloniaux sont d'accord. L'un d'eux, M. Bonar Law, chef du groupe conservateur d'Angleterre, a résumé toute la situation, alors qu'il occupait le ministère des Colonies, en septembre 1916. *"These great Dominions,"* disait-il, *"are in fact independent States. We "could not have compelled a single one of them to send a man or con- "tribute a penny."* [1]

D'autre part, tout le monde, en Angleterre et aux colonies, sauf les aveugles et les sourds incurables, reconnaît que cette contribution toute volontaire a renversé l'ordre des obligations réciproques et, partant, la base de la constitution de l'Empire. Tout le monde — sauf les mêmes incurables — admet également qu'il est impossible de revenir à l'ancien ordre de choses. Sur ce point, M. Bonar Law a été non moins catégo-

---

[1] Discours prononcé à Londres, le 13 septembre 1916, et cité dans une brochure de l'auteur de ces articles, publiée à Montréal en 1916 : *Independence or Imperial Partnership?* (épuisée.)

rique. *"After this war"*, écrivait-il dès 1915, *"the relations between the Dominions and the Mother Country can never be the same again."* [1]

Du reste, fût-il possible ou désirable de revenir à l'ancien état de choses,—agrémenté de la perspective de nouvelles saignées *volontaires*, chaque fois que l'Angleterre aura quelque conquête à faire, ou quelque rival de commerce à mettre en faillite, sous prétexte de "civilisation supérieure" ou de "démocratie triomphante" — que les chefs de l'impérialisme britannique ne le permettraient pas. Ils n'entendent pas rester à la merci des spasmes de *loyauté* des "nations-soeurs."

L'autre jour, le dernier tenant du torysme traditionnel, M. Balfour, signalait le danger des réactions qui suivent toujours les efforts suraigus.[2] C'est contre cette réaction possible, probable, certaine, que la mission Jellicoe est principalement dirigée.

Habile manœuvre des impérialistes anglais

Instruits par le recul qui suivit la première crise d'impérialisme de 1899, les maîtres de l'Empire ont résolu, dès l'armistice conclu, de boucler la situation et de lier les colonies à des obligations permanentes.

Je ne parle par ici des obligations générales qui incombent à tous les signataires du traité de Versailles, soit par le fameux pacte des nations, soit par les engagements spécifiques ou indirects pris à l'égard des autres belligérants ou co-partageants. De ces engagements, dont l'opposition libérale a fait mine de s'inquiéter à Ottawa, le Canada se débarrassera assez facilement. Le Sénat américain, en toute vraisemblance, va déchirer la tunique de Nessus savamment tissée par M. Wilson et déjà passablement déchiquetée par ses compères. Quant aux autres dispositifs du traité, susceptibles d'imposer aux signataires de nouvelles levées d'armes, on peut raisonnablement espérer qu'il se passera quelques années avant que les augustes auteurs de cette mixture d'intrigues, de mensonges et d'attrape-nigauds aient réussi à s'y démêler eux-mêmes.

Mais ce qui est vraiment grave pour nous, ce sont les obligations que nos représentants nous ont fait assumer comme *nation* d'empire. M. Fielding s'est agréablement moqué, non sans raison, des chants de coq de nos plénipotentiaires, dont l'un, et le plus intelligent, aurait avoué, paraît-il, qu'il n'a pas même eu l'avantage de lire le traité avant de le signer. Nul peut-être à l'égard des yeux étrangers, notre titre de nation, avec les responsabilités qui en découlent, devient valable à l'égard de l'Angleterre. C'est comme *nation intégrante de l'Empire britannique* que le Canada figure désormais dans l'ordre international ; et, par conséquent, ses obligations *nationales* se confondent avec les obli-

[1] Préface d'un ouvrage publié sous la signature de sir Max Aitken, aujourd'hui lord Beaverbrook : *Canada in Flanders*. Également cité dans la brochure mentionné plus haut.

[2] Discours prononcé à Londres, le 15 décembre, à une réunion de l'*Empire Parliamentary Association*.

gations *impériales,* qui incombaient naguère au seul Royaume-Uni. C'est cela qui constitue la gravité des signatures données par nos ministres à Versailles, à Saint-Germain, à Paris.

La signature des plénipotentiaires britanniques suffisait à conclure la paix — là-dessus M. Fielding avait raison, M. Ewart également. Mais ce n'est pas pour établir la paix que les délégués des "nations-soeurs" ont été invités à signer ; c'est en vue des guerres futures. Leur signature constitue, non pas envers la France, l'Italie ou le Japon, mais en faveur de l'Angleterre un endossement *conjoint et solidaire.* C'est cela que nos représentants ont signé ; c'est cela que le parlement a ratifié à l'unanimité, puisque les réserves de l'opposition ne portaient que sur les responsabilités extérieures, relativement peu inquiétantes, et nullement sur les obligations *impériales,* qui s'annoncent fort onéreuses.

C'est la première échéance que lord Jellicoe a pour mission de nous faire payer ; tout comme les projets de réorganisation militaire à demi-avoués par le général Mewburn font entrevoir la deuxième.

Payerons-nous, ne payerons-nous pas ? C'est encore difficile à dire. Il y aura, c'est certain, de gros tiraillements. Mais ne nous endormons point dans la fausse sécurité des résistances qui s'annoncent. Les plans de lord Jellicoe, les projets de M. Mewburn fussent-ils ajournés, le parlement même les rejetât-il, ou d'autres semblables, une fois, deux fois, trois fois, qu'il faudrait encore veiller au grain. Rappelons-nous les belles illusions de 1902, Laurier vainqueur de Chamberlain — et comptons nos morts et nos blessés de 1919 ; sondons la profondeur du trou béant de notre dette de guerre ; mesurons l'espace que les préoccupations impériales ont envahi dans le champ de nos activités nationales, et ce qu'il nous en a coûté de sang, d'efforts et d'argent. *Et nunc erudimini*...

La partie engagée par l'impérialisme britannique, et dont la conquête économique du monde est l'enjeu, est trop tentante pour que ceux qui la mènent y renoncent. La mouture qu'ils ont tirée des colonies leur a trop profité pour qu'ils ne mettent pas tout en oeuvre afin de s'en ménager une plus abondante à brève échéance. Les hommes d'Etat et les hommes d'affaires impériaux sont trop puissants et trop habiles, trop persévérants surtout, ils ont trop souvent roulé et embobiné nos politiciens de tout acabit, pour que nous laissions endormir notre vigilance.

Déjà ils ont réussi à faire entrer dans leurs desseins un groupe nombreux et formidable des hommes qui mènent la finance, la politique et l'opinion aux Etats-Unis. Croit-on vraiment qu'avec l'aide de ces alliés, déjà à moitié maîtres du Canada, ils ne viendront pas à bout de maintes résistances et de la plupart des hésitations qui se manifestent aujourd'hui au Canada ?

Patriotisme et dividendes — La Ligue navale

La seule perspective du partage des profits en entraînera plusieurs.

En feuilletant, ces jours-ci, de vieux papiers ramassés au temps de nos luttes contre la politique navale des deux partis, je suis tombé sur une découpure du *Herald* (de Montréal), du 12 août 1912. J'y retrouve quelque chose des visions et des prévisions de M. Ballantyne, alors simple membre de la Commission du havre de Montréal. Ce fonctionnaire, habile manieur d'affaires, paraît-il, rendait compte des premières installations de la compagnie Vickers à Montréal. Il entrevoyait avec ivresse le jour prochain où le Canada pourra se munir à satiété de dreadnoughts et de croiseurs cuirassés. C'est le même Ballantyne, devenu ministre de la Marine dans le cabinet d'union, qui a serré sur son coeur l'amiral Jellicoe, à son arrivée à Ottawa. C'est lui qui annonce la préparation d'une politique navale pour la prochaine session, alors que son collègue, le ministre de la Justice, dit le contraire.

Le dernier numéro de l'organe des constructeurs de navires de Halifax — le *Ship-Building and Harbor Construction* — contient une sommation non déguisée au gouvernement de mettre à exécution ses promesses d'encouragement à la construction d'une flotte marchande. Dans un entrefilet du même journal, on s'extasie sur la belle goulée à prendre dans la construction d'un seul vaisseau de guerre du dernier type construit en Angleterre : $25,000,000. "Les chantiers canadiens, ajoute-t-on, auraient besoin de subir quelque réorganisation pour construire une pièce de cette dimension, mais *une fois en marche un contrat tiendrait une firme en haleine pour longtemps.*" Or, ce genre de vaisseaux — inutiles à la guerre, disent lord Fisher et sir Percy Scott, mais très profitables aux actionnaires,—sont précisément ceux dont lord Jellicoe veut doter l'Empire par douzaines. Il exprime, c'est vrai, le modeste désir que tous les profits restent en Angleterre ; tandis que les protégés de M. Ballantyne veulent en prendre leur part. Mais là-dessus, ils finiront bien par s'entendre, ne serait-ce que pour intéresser à la poursuite du dessein impérial le plus grand nombre possible de *patriotes* canadiens, dont le loyalisme suit assez régulièrement la cote de la bourse et la marche des dividendes. On sait que c'est dans ce monde-là que se recrute l'état-major réel de nos forces politiques ; c'est de là que coulent comme de sources les munitions électorales des partis et les fonds secrets de la presse *bien pensante*, ces deux puissances qui mènent l'opinion de la masse démocratique.

Une autre influence dont il faut prévoir la nocivité, c'est celle de la *Ligue Navale* établie en Canada à la faveur de l'excitation "patriotique" et mercantile causée par la guerre. Amorcée à grands renforts de réclames et de puffisme, on lui a donné comme objectif ostensible la promotion des intérêts maritimes du Canada. En réalité, c'est une machine impérialiste destinée à pistonner les projets de l'Amirauté anglaise. On

commence à le voir. Au moment de l'arrivée de lord Jellicoe, une députation de la Ligue s'est transportée à Ottawa, avec son président, le commodore Jarvis, de Toronto, afin de faire connaître aux ministres les résultats du travail préliminaire de la Ligue. Ces messieurs ont modestement émis la prétention baroque d'être le "bras officieux" — *the unofficial arm* — du gouvernement en tout ce qui touche "aux questions maritimes et navales," c'est-à-dire à la marine marchande et à la flotte de guerre. L'un des délégués a parlé du recrutement fait par la Ligue pour le service naval de l'Etat. On peut être assuré que cette machine va marcher fidèlement sur les traces de la *Navy League* d'Angleterre et de sa soeur germaine, la Ligue navale d'Allemagne, qui ont poussé si activement à la construction des vaisseaux de guerre, dans ces deux pays.

Toutes ces considérations suffisent à justifier la préparation à la résistance partout où l'on estime que le Canada doit panser ses plaies avant de s'enfoncer plus avant dans la voie des aventures meurtrières et ruineuses. Mais la résistance ne sera effective que si l'on a la clairvoyance de voir d'où vient la poussée, où elle mène, et le courage de démasquer ceux qui l'organisent et qui en profiteront.

C'est cette conviction, éclairée par les expériences et la mémoire du passé, qui m'a décidé à entreprendre cette longue étude des tenants et aboutissants de la mission confiée à lord Jellicoe. Si cette tentative rate, l'étude servira encore, au moment de la prochaine poussée. Je risque, il est vrai, de fortifier ma réputation de pourfendeur de moulins à vent, bien établie dans l'esprit des gens *pratiques*. Bah ! j'y suis fait. Du reste, j'écris pour les gens qui veulent bien se donner la peine de réfléchir. Ceux-là avoueront, peut-être sans le dire, que les moulins à vent de 1899, de 1910 et de 1913 ont fini par nous moudre pas mal d'écus, arrosés de pas mal de sang. Peut-être eût-il valu la peine de leur casser les ailes à temps.

Révolution politique — Opinions de MM. Borden et Doherty

Pour que cette étude soit complète, il faut, avant de la clore, rechercher les conséquences politiques qu'entraînerait l'adoption des projets de lord Jellicoe ou toute autre forme de contribution à la défense navale de l'Empire.

Le prophète de l'impérialisme anglais, Chamberlain, reconnaissait — nous l'avons rappelé — que toute participation des colonies aux guerres impériales, offensives ou défensives, comporte le droit de représentation dans les conseils politiques de l'Empire.

Au Canada, la même thèse a été posée et soutenue par le premier ministre, sir Robert Borden, et par le ministre de la Justice, M. Doherty.

Lors du débat sur le projet de loi navale présenté par le cabinet Laurier en 1910, M. Doherty a motivé son opposition de principe en ces termes non équivoques : "La direction (*control*) d'une force navale "est l'une des fonctions du pouvoir qui dirige la politique étrangère .... "que la flotte est appelée à appuyer. De là, à mon avis, il s'ensuit qu'en

"bonne justice, *la condition préalable de notre participation à la défense "navale de l'Empire, c'est que nous recevions une voix* [délibérative] "*efficace* dans le gouvernement et la détermination des relations étran-"gères de l'Empire .... La découverte d'un moyen par lequel nous au-"rons voix, et *une voix réelle,* dans la direction de la politique étrangère "de l'Empire, est *une condition essentielle, qui doit précéder l'adoption "de toute politique permanente de participation* dans le maintien des "forces navales de l'Empire." [1]

A la session suivante, M. Borden, leader de l'opposition, a exprimé le même avis, dans un langage plus entortillé : "Si le Canada, disait-il, "et les autres Dominions de l'Empire doivent, comme nations de l'Em-"pire, assumer une part de la défense générale de l'Empire, se pourra-t-il "que, contribuant à cette défense générale de l'Empire, nous n'aurons, "comme citoyens de ce pays, aucune voix quelconque dans les conseils "de l'Empire, sur les questions de paix ou de guerre qui intéressent "l'Empire tout entier ? *A mon avis, cette situation ne serait pas tolera-"ble. Je ne crois pas que le peuple canadien se soumettrait un seul ins-"tant à cette condition.*" [2]

En 1912, M. Borden, devenu premier ministre, proposa sa "contribution d'urgence" — si peu "urgente" qu'il ne fit aucun effort pour la faire revivre en 1913 ou en 1914. Il prit soin de marquer la différence de principe entre la contribution projetée et une participation permanente à la défense navale de l'Empire ; puis il réaffirma le principe qu'il avait posé en 1910 :

"*La responsabilité de la défense de l'Empire* en haute mer, seule "garantie de son existence et assumée jusqu'ici par le Royaume-Uni, "*a nécessairement entraîné la responsabilité et la direction* (*control*) *de "la politique étrangère* ... Dès que la Grande-Bretagne n'assume plus "la responsabilité exclusive de la défense en haute mer, elle ne peut con-"tinuer d'assumer la responsabilité et la direction exclusives de la poli-"tique étrangère. ... Au cours de mon récent séjour aux Iles Britanni-"ques, je me suis hasardé, dans plusieurs occasions publiques, à poser "le principe que *les grands Dominions, en participant à la défense de "l'Empire en haute mer, ont nécessairement le droit de partager aussi la "responsabilité et la direction de la politique étrangère...*" [3]

Plus d'une fois, durant la guerre, le premier ministre a fait sonner la même note aux oreilles des hommes d'Etat et du peuple anglais. Le moment n'est-il pas venu de répéter l'avertissement ?

---

[1] Traduit du texte anglais des *Debates of the House of Commons* (col. 4137-8), 24 février 1910.

[2] Traduit du texte anglais, *Debates of the House of Commons* (col. 227), 24 novembre 1910.

[3] Traduit du texte anglais des *Debates of the House of Commons* (col. 676-7), 5 décembre 1912.

Le gouvernement doit parler net

Que propose lord Jellicoe, si ce n'est "une politique permanente de participation dans les forces navales" de l'Empire ? Or, selon M. Doherty, il ne saurait être question pour le Canada d'y consentir, avant d'avoir obtenu voix au chapitre impérial, et une "voix *réelle*". Où l'amiral est-il chargé d'amener les Dominions, sinon à prendre une lourde part de "responsabilité dans la défense de l'Empire en haute mer" ? De l'avis de M. Borden, ceci entraîne "*nécessairement* le droit de partager la responsabilité et la direction de la politique étrangère de l'Empire".

A moins d'une volte-face dont je les crois incapables sur ce point, — quoi qu'en pensent les gens qui ne les aiment pas — le premier ministre et son principal collègue ont l'impérieux devoir de déclarer que le gouvernement canadien n'accordera aucune attention aux propositions de lord Jellicoe, *ou à tout autre mode de participation du Canada à la défense navale de l'Empire*, tant que les autorités impériales n'auront pas mis à jour un projet de réorganisation politique qui accordera aux "nations-soeurs" une représentation "adéquate", une voix "réelle" dans le gouvernement de l'Empire.

Les gens pressés de construire beaucoup de gros bateaux, qui rapporteront gros d'argent, cherchent à escamoter la muscade à l'aide d'une équivoque. Ils prétendent que lord Jellicoe ne songe nullement à suggérer au gouvernement canadien une "politique *permanente*" Ce grossier subterfuge est bien dans la tradition de nos petits impérialistes, avides de pécule et trop couards pour démasquer leurs batteries. Leurs maîtres anglais et leurs émules d'Australie ont plus de courage. Il suffit de lire le rapport de lord Jellicoe au gouvernement australien pour constater qu'il s'agit d'un vaste plan d'organisation navale dont l'exécution comporte la participation active et permanente de toutes les *nations-soeurs* à la défense navale de tout l'Empire, contre tout "ennemi possible". Le mode et l'étendue de cette coopération peuvent varier pour chacun des pays associés ; le but est le même pour tous : assurer à l'Empire britannique, sous la suprême et unique direction de l'Amirauté anglaise, une force navale permanente, plus puissante que toute flotte d'Europe, d'Asie ou d'Amérique, assez puissante même pour faire face à "tout ennemi possible", c'est-à-dire aux flottes combinées de toutes les nations qui pourraient s'aviser de s'entendre pour secouer le joug mondial de l'Angleterre. C'est l'exacte situation entrevue dès 1910 par M. Borden et M. Doherty, mais considérablement aggravée ; et cette situation, selon eux, serait "intolérable" si elle n'était compensée par la représentation "effective" et "réelle" des Dominions dans le gouverne-

[1] Dès l'arrivée de l'amiral, le *prestigieux* Ballantyne a donné ce mot d'ordre, dans une dépêche "spéciale" à l'officieuse *Gazette*, le 20 novembre 1919.

ment de l'Empire. Le premier ministre et le ministre de la Justice n'ont pas le droit de laisser leur collègue de la Marine nous monter un bateau en camouflant les dreadnoughts de lord Jellicoe. Ils ont le devoir de rappeler aux Anglais comme aux Canadiens que cette entreprise entraîne nécessairement une révolution politique et comporte la représentation des colonies dans le gouvernement de l'Empire[1].

Cette représentation politique, rêvée par M. Laurier dès 1897, réclamée par M. Borden depuis dix ans, nous ne la désirons pas plus que la participation aux guerres de l'Angleterre. Aujourd'hui comme en 1899, en 1910 et en 1914, nous nous bornons à dire qu'elle est l'inévitable conséquence et l'unique correctif des graves changements opérés ou prémédités, au détriment des Dominions, dans l'ordre des obligations réciproques de l'Angleterre et des colonies autonomes.

Devoir de combattre l'impérialisme

Si je rappelle ces principes, ces déclarations et ces faits, ce n'est pas dans le but de réveiller les anciens conflits d'opinions et de partis. Dieu sait que nous voudrions les voir terminés à jamais. Il y a tant d'autres et de plus utiles campagnes d'idées à faire et à soutenir ! Mais puisque les chefs de l'impérialisme poursuivent leurs desseins et persistent à vouloir entraîner le Canada dans leurs projets de domination universelle, nous avons le devoir de faire entendre de nouveau le cri d'alarme et de marquer les conséquences ultimes de la révolution qu'ils fomentent.

Cette révolution, nous l'avons dénoncée dès son origine ; nous l'avons combattue sous toutes ses formes, dans toutes ses manifestations et ses conquêtes envahissantes. Nous ne lâcherons pas pied. Nous pouvons modifier l'allure et le ton de nos résistances. Mais nous ne cesserons de signaler la nature, l'étendue et la portée du mal. Notre conscience nous le commande, autant que le patriotisme.

Le triomphe de l'impérialisme anglais serait, pour la foi et la civilisation chrétiennes, et pour le repos du monde, un péril aussi redoutable que l'auraient été la victoire de l'impérialisme germanique, la réalisation des rêves du panslavisme moscovite ou la permanence des conquêtes de l'Islam, aussi désastreux que pourrait l'être le triomphe du bolchévisme international ou l'invasion des Jaunes. Les procédés de conquête seraient peut-être différents : les conséquences n'en seraient pas moins pernicieuses pour la conscience de l'humanité, la liberté du

---

[1] Un *communiqué* officieux d'Ottawa aux journaux du 31 décembre (commenté par M. Bilodeau dans sa chronique d'Ottawa, *Devoir* du même jour) ne laisse aucun doute sur le caractère de la mission de lord Jellicoe. On y voit la trace des divergences d'opinions entre les autorités impériales et coloniales sur le *mode* de coopération navale; mais il y est dit en toutes lettres que l'objet commun est de trouver "*le plan le plus efficace de défense navale de l'Empire*" : *the most effective scheme of naval defence of the Empire.* C'est donc d'une organisation *permanente* et *impériale* qu'il s'agit.

monde et la vraie civilisation. Ce serait l'abrutissement des peuples par le mercantilisme, le culte de l'or et le matérialisme vécu ; il n'en est pas de plus dégradant.

Haine et Charité

Qu'on ne prétende pas sottement que ces paroles sont dictées par une haine folle de l'Angleterre et des Anglais. Rien n'est plus faux. Je ne "hais" ni l'Angleterre ni les Anglais, ni aucun pays, ni aucun peuple. "Toute espèce de haine" personnelle ou collective, dirai-je après Louis Veuillot, "me semble totalement ridicule, sauf une, qui est totalement abominable : la haine du bien." Les Anglais, comme les autres hommes et les autres peuples, ont leur part normale de qualités et de défauts. Il n'y a pas plus de raison de les haïr que les Allemands, les Français, les Italiens, les Turcs ou les Chinois. Mais ce qui est vraiment haïssable, comme tout ce qui vient de l'esprit du mal, c'est cette frénésie d'orgueil et de cupidité qu'on a tant reprochée aux Allemands et dont les impérialistes anglais sont pris à un degré pire encore et sous une forme plus menaçante — parce que mieux déguisée — pour le monde entier. C'est, à l'heure actuelle et depuis longtemps, la provocation la plus constante à la paix du monde. C'est, depuis trois siècles, le plus formidable obstacle à la pénétration de la foi chrétienne en pays infidèles.

Des conséquences de cette monstrueuse folie, l'Angleterre et la masse des Anglais ne souffriront pas moins, à la longue, que les Canadiens, les Australiens et tous les autres peuples de l'empire et du monde. Combattre ce mal envahissant, c'est rendre aux Anglais comme à nous-mêmes et à tout le monde un véritable devoir de charité ; c'est, à la lettre, de peuple à peuple, l'accomplissement du précepte divin : *Aime ton prochain comme toi-même pour l'amour de Dieu.* La charité, la vraie charité, comporte la répression du mal autant que l'accomplissement du bien ; elle commande la lutte contre les agents du mal aussi bien que l'appui aux apôtres du bien. Du moins, c'est ce qu'on m'a enseigné au catéchisme. Prétendra-t-on que dénoncer le malfaiteur, frapper l'assassin ou meurtrir le poignet du cambrioleur, c'est manquer de *loyauté* et de charité ?

A un journaliste anglais qui m'interrogeait, pendant la guerre, sur les motifs qui me font désirer la dissolution de l'Empire britannique, je répondais ceci : "Ce n'est pas parce qu'il est anglais, mais parce qu'il "est *impérial.* Tous les empires sont détestables. Ils sont des obstacles "à la liberté humaine, au vrai progrès moral et intellectuel. Ils ne favo-"risent que des instincts brutaux et des objectifs matériels. Tout ce "qu'il y a de bon dans l'idéal britannique, *et il y en a beaucoup,* serait "mieux servi par l'action libre de plusieurs communautés britanniques "indépendantes que par l'action commune d'un empire monstrueux, "édifié par la force et le vol, et maintenu dans l'unique but de permettre "à une race, à une nation de dominer un cinquième du genre humain.

"Les nations britanniques doivent opter entre les idéaux britanniques "et la domination britannique. *Je tiens pour les idéaux contre la domi-"nation.* J'y gagnerai peut-être d'être pendu, au nom de la liberté bri-"tannique ; peu importe..." [1]

Sans doute, cette déclaration est incomplète et comporte des réserves et des développements. Elle suffit à faire justice de l'accusation de "haine" et de "déloyauté".

Conclusion

Résumons toute cette étude, qui s'est prolongée bien au delà de mes prévisions.

La mission de lord Jellicoe a pour objet immédiat de lier le Canada et les autres Dominions à un vaste plan de réorganisation et de concentration des forces navales de l'Empire, au profit de l'Angleterre et sous sa direction.

L'objectif réel de ce plan est de fortifier l'hégémonie maritime de l'Angleterre et de mettre le monde entier à la merci de ses flottes, de son commerce et de son or.

L'exécution de ces projets entraîne fatalement une révolution politique de l'Empire. Il en résulterait, pour toutes les colonies autonomes, pour le Canada surtout, de graves dangers, de lourdes charges et un notable amoindrissement de leur autonomie.

Le Canada n'a que faire des prétendus "moyens de défense" qu'on veut lui faire adopter. Toute forme de participation ou de contribution aux préparatifs de guerre de l'Empire entraînerait pour lui d'énormes sacrifices et de nombreux risques ; elle ne lui assurerait aucune protection efficace contre les dangers de sa situation particulière.

Le Canada n'a aucun motif avouable d'aider au maintien de la domination impériale de l'Angleterre et à l'accaparement de toutes les richesses du globe au bénéfice de ses financiers et de ses négociants. Au contraire, la justice et la charité lui commandent, autant que son intérêt bien entendu, de faire obstacle à cette monstrueuse entreprise.

Pour déjouer les desseins de l'impérialisme, il ne suffit pas d'opposer à la tentative de lord Jellicoe de simples objections de faits, basées sur notre état actuel de pénurie : il faut placer et poursuivre la lutte sur le terrain des principes et des faits généraux, dénoncer le programme impérialiste dans son ensemble, en marquer les aboutissements, et s'opposer sans relâche à *toutes* les entreprises impérialistes.

Si l'on se borne, comme on l'a fait jusqu'ici, à escompter les réactions spasmodiques du sentiment national ou la résistance passive des

---

[1] Lettre du 10 juillet 1916, à M. Arthur Hawkes. Elle parut dans le *Star* (de Toronto) quelques jours plus tard, le 15 probablement. Elle est reproduite en partie dans une brochure intitulée : *Canadian Nationalism and the War* — Montréal, 1961 (*épuisée*).

intérêts matériels menacés, on pourra retarder l'heure de la catastrophe, on ne l'évitera point. De capitulation en capitulation, de déchéance en déchéance, le Canada s'enfoncera jusqu'au fond de l'abîme où l'orgueil, la cupidité et l'égoïsme, la soif de l'or et la passion des conquêtes, conduisent rapidement l'Empire britannique. Affaibli par les sacrifices sans mesure qu'un faux loyalisme lui a imposés, énervé par les trompeuses maximes de l'impérialisme anglais et les mensonges de l'alliance française, incapable de se relever par le suprême effort d'un patriotisme exclusivement canadien qui n'existera plus, le Canada ne trouvera et ne cherchera d'autre refuge que l'anéantissement dans le grand-tout américain.

Telle paraît bien l'inévitable fin de toutes nos folies. N'importe ; les Canadiens qui ont encore quelque fierté nationale, qui n'ont pas encore renoncé à la volonté d'être Canadiens plutôt qu'Anglais, Français ou Américains, les vrais Canadiens ont l'impérieux devoir de lutter jusqu'à la dernière heure pour sauver l'oeuvre des Pères de la Confédération, des hommes qui avaient rêvé de fonder en Amérique une grande nation canadienne, héritière des meilleures traditions de l'Angleterre et de la France.

Oeuvres diverses de M. Henri BOURASSA

EN FRANÇAIS :

Pour la justice, (1912)	.10
Le *Devoir*, son origine, son passé, son avenir, (1915) . .	.10
La langue française au Canada, (1915	.15
Le *Devoir* et la guerre — Le conflit des races, (1916) . .	.15
L'intervention américaine, (1917)	.25
La Conscription, (1917)	.10
La Langue gardienne de la foi (1918)	.25
Le Canada apostolique (1919), édition de luxe	.60
Le Canada apostolique (1919), édition demi-luxe . . .	.50
Syndicats nationaux ou internationaux?	.10
La Mission Jellicoe	.10

EN ANGLAIS :

The Foreign Policy of Great Britain, (1915)	.25
The Duty of Canada at the present hour (1915)	.10
Conscription, (1917)	.10
"Win the war" and lose Canada	.03

Il reste quelques exemplaires des ouvrages suivants, réservés clusivement aux bibliothèques de collèges ou autres bibliothèques bliques .

Les Ecoles du Nord-Ouest (1905)	.10
Le projet de loi navale (1910)	.10
La Conférence impériale et le rôle de M. Laurier, (1911) .	.25
Le Canada à Lourdes, (1914)	.25
Que devons-nous à l'Angleterre? (1915)	2.00
Hier, Aujourd'hui, Demain (1916)	.75
Le Pape, arbitre de la paix (1918), Edition de luxe . . .	1.00
Id édition populaire, reliée toile	1.00

A toute commande par la poste, ajouter 2 *sous pour chaque brochure à* 10 *sous,* 3 *sous pour chaque brochure à* 15 *ou* 25 *sous,* 15 *sous pour* Que devons-nous à l'Angleterre? *et* 10 *sous pour* Hier, Aujourd'hui, Demain *et* Le Pape, arbitre de la paix.

Pour faire recommander, ajouter 5 *sous.*

Toute commande doit être adressée à l'administration du Devoir. *Les remises par chèques, mandats, etc., doivent être payables au pair à Montréal et porter le timbre de guerre.*